

# van voor de vloot

Redactie: B. J. Jaquet en W. H. P. Feenstra.

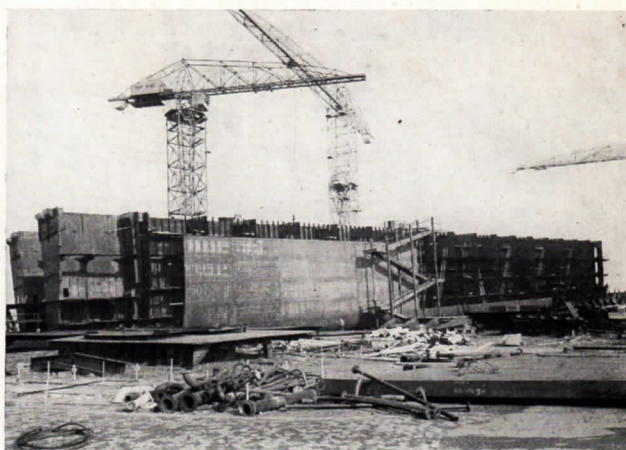
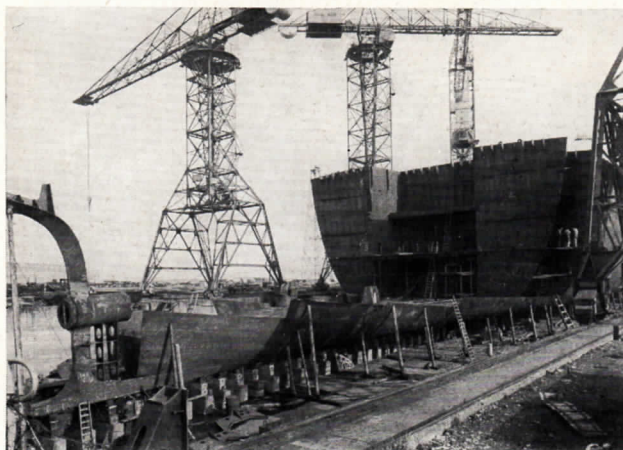
Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, Postbus 874, Rotterdam-C.



*Afnemend buiig*



## Hoe „Bouwnummer 454” groeit (III)



15 October 1954.

Wanneer men de foto links vergelijkt met die in het vorige nummer, ziet men, dat de bodem reeds tot aan het schroefraam is beplaat.

Rechts ziet men v.l.n.r.: het S.B.-zijschot van de machinekamer; de achter-cofferdam; de S.B.-zijtanks 11, 10, 9 en 8, gedeeltelijk reeds voorzien van de huid; en de S.B.-zijtanks 7, 6, 5, 4 en een gedeelte van 3.

### Van de Nieuwbouw

Ook deze maand zijn er weer enige mijlpalen in het nieuwbouwprogramma bereikt. Met de regelmaat van een klok zouden we haast zeggen, vinden tewaterlatingen en proeftochten plaats. Om onze lezers in staat te stellen „bij” te blijven, laten we hier weer een overzichtje volgen van de jongste gebeurtenissen op dit gebied en van de verwachtingen voor de zeer nabije toekomst:

s.t.s. „Kermia” (Corona) 4 Oct. kiel gelegd bij de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij.  
s.t.s. „Kopionella” (Corona) 21 Oct. kiel gelegd bij Wilton-Fijenoord.

s.t.s. „Kara” (Corona) 22 Oct. kiel gelegd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij.

s.t.s. „Plagiola” (Corona) 29 Oct. vertrokken op haar maiden-voyage van Hamburg naar Curaçao.

s.s. „Gaza” (C.S.M.) 2 Nov. van de werf overgenomen.

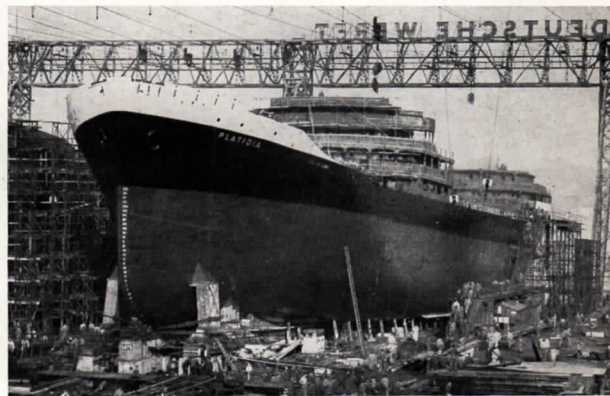
s.t.s. „Platidia” (Corona) 3 Nov. te water gelaten.

m.s. „Cinulia” (Corona) 6 Nov. te water gelaten.

Naar verwacht wordt, zal omstreeks 6 December het s.s. „Glebula” (C.S.M.) en ongeveer 15 December het s.t.s. „Krebsia” (Corona) in de vaart komen.

De „Korenia” (Corona), die het tweede t.e.s. onder Nederlandse vlag zal worden, zal 18 December a.s. het bouw-dok van Wilton-Fijenoord verlaten.

### s.t.s. „Platidia”



Woensdag 3 November jl. was een dag van aanhoudende regen in Hamburg-Finkenwerder, waarheen zich uit Londen, Den Haag en Rotterdam diverse leden van de Directie, met hun dames, hadden begeven om getuige te zijn van de tewaterlating van de door de Deutsche Werft in opdracht van „La Corona” gebouwde „Platidia”.

Nadat de directeur van de werf het woord had gevoerd, sprak de heer E. H. Larive namens de rederij enige woorden, die, getuige het applaus, ook bij het personeel van de werf

grote bijval vonden. Hij besloot zijn toespraak met het verzoek aan Frau Ellen Sieveking, de echtgenote van de Burgemeester van de Vrije en Hansastad Hamburg, de plechtigheid te willen verrichten. Mevrouw Sieveking liet het schip toen, nadat zij het met het champagneceremonieel de naam „Platidia” had gegeven, van stapel lopen.

Op het ogenblik dat de plechtigheid zou beginnen, hield het op te regenen; een kwartiertje bleef het droog. Men ziet hierin een gunstig voorteken voor het nieuwe schip.



Een korte beschrijving van dit enkelschroef-stoomturbineschip volgt hieronder:

Lengte over alles	160,02 m
Lengte tussen de loodlijnen	153,92 m
Grootste breedte	20,27 m
Holte tot bovendek	11,58 m
Diepgang op zomermerk	8,76 m
Draagvermogen	15.000 ton
Snelheid	14,25 mijl/uur

Wanneer de „Platidia” is afgebouwd, zal ze in dienst gesteld worden voor het vervoer van onverpakte bitumen, evenals haar zuster, de „Plagiola”, die op 29 October jl. van dezelfde werf naar Curaçao vertrok.

## m.s. „Cinulia”



Zaterdag 6 November was een belangrijke dag voor de scheepswerf van P. Smit Jr. N.V. te Rotterdam. Mevrouw C. W. Moolenburgh-Dombach, echtgenote van de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart, doopte het bouwsel No. 610 van deze werf met de woorden:

*Ik doop U „Cinulia” en wens U een goede vaart*

Hierna sloeg de traditionele fles champagne — met een klap die te horen was over de gehele, op dat moment in doodse stilte gehulde, werf — in stukken tegen de boeg van de „Cinulia”. Nagenoeg geruisloos gleed het schip de rivier in. Het was precies twintig minuten over twaalf, het tijdstip van hoog water ter plaatse. Op het moment dat het schip geheel te water was, brak het gejuich los, ondersteund, of zo ge wilt, overstemd door het geloei der sirenes en het gefluit van de sleepboten.

Keurig scheerde het achterschip vervolgens rivieropwaarts, daartoe gedwongen door de vijf zware staaldraden met bij-



Schroef en roer van de „CINULIA”. Men ziet hoe het roer voor de tewaterlating werd vastgezet door een opgelaste plaat; de randen van de schroefbladen zijn door matting van metaaldraad beschermd tegen beschadiging.

behorende lengten ketting, die het remwerk vormden. De stuurboord uit zwaaiende steven werd even later opgevangen door een zware wire op ketting, als gevolg waarvan het schip precies volgens plan recht voor de werf kwam stil te liggen en allen op de werf aldus nog een blik konden werpen op de volle lengte van deze nieuwe 13000 tonner.

De hoofdafmetingen zijn:

lengte over alles	152.66 m — 500' 10"
lengte tussen de loodlijnen	144.78 m — 475' 0"
breedte	18.90 m — 62' 0"
holte	10.67 m — 35' 0"
diepgang op het zomermerk	27' 3"

De voortstuwing geschiedt door een 5-cylinder Smit/Burmeister & Wain dieselmotor met een vermogen van 4600 apk bij 115 omw./min.

Nadat de „Cinulia” door sleepboten weer naar de kant was teruggebracht, werd aan boord onmiddellijk begonnen de vele staaldraden los te gooien welke de „slee” vasthiel, die over de gehele scheepslengte onder de kiel was bevestigd. Twee sleepboten, één voor en één achter, trokken vervolgens deze slee — bestaande uit niet minder dan 70 aan elkaar bevestigde houten segmenten — in dwarsscheepse richting als een lange slang onder het schip vandaan.

Naar men ons mededeelde, werden voor het veranderen van de helling in een glijbaantje 15 vaten zeep en 15 vaten vet gebruikt. Een groot gedeelte hiervan gaat met het schip mee het water in en gaat zodoende verloren. Het op de helling achtergeblevene wordt verzameld en door verwarming van elkaar gescheiden om later opnieuw te worden gebruikt.

Bij het verlaten van de tribune vonden wij onder aan de trap een keurig in het gelid staande erewacht van leerlingen van het Opleidingsschip voor de Handelsvaart „Nederlander”, waarvan hierachter een foto.

Wij vonden het gezelschap genodigden terug in de ontvangkamer van de werf, waar geklonken werd op de geslaagde tewaterlating.

Als eerste spreker nam dé heer Ir. J. B. Giljam, directeur van de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V., het woord. Hij begon met Mevrouw Moolenburgh dank te zeggen voor haar bereidwilligheid, de doopplechtigheid te verrichten. Het was, zo zei hij, een werf-traditie, dat aan de doopster een souvenir werd aangeboden. Mevr. Moolenburgh had echter te kennen gegeven, dat het haar wens was dat de waarde van het souvenir aan een liefdadige instelling zou worden gegeven. Natuurlijk zou aan haar nobele wens gevolg worden gegeven; zodra de werf bericht zou hebben gekregen, aan welke instelling de gift moest worden gezonden, zou er voor gezorgd worden dat die in-



stelling een cheque van de werf kreeg. Intussen was traditie nu eenmaal traditie; hij vond niet de vrijheid die te breken, en voelde zich gedrongen om haar toch te verzoeken een aandenken aan deze plichtigheid te willen aanvaarden in de vorm van een fraaie broche.

Zich vervolgens tot de directie van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” wendende, sprak de heer Giljam de hoop uit in de toekomst voor nieuwe bestellingen in aanmerking te mogen komen.

Voor „La Corona” sprak daarna de directeur Ir. L. Schepers. Hij wees er op, dat het huidige levenspeil slechts kan worden behouden, doordat de energievoorziening van zo'n enorme omvang is. Waar de energiebehoefte van de wereld thans voor meer dan de helft door aardolieproducten wordt gedekt, mag men er rekening mee houden, dat de spectaculaire toename van het oliebruik van de laatste 20 jaar, voorlopig niet zal worden tegengehouden door de nieuwe energiebronnen welke zich thans aandienen, zoals kern- en zonne-energie. Verwacht wordt dat — hoewel de transportcapaciteit van de wereld-tankvloot momenteel de behoefte aan olieproducten overtreft — deze behoefte nog zodanig zal toenemen, dat men, vooral op het gebied van het zeetransport, niet pessimistisch behoeft te zijn.

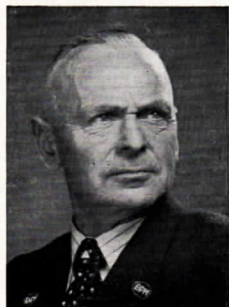
De heer Schepers bood mevr. Moolenburgh een ets aan van de Cinulia-schelp. Van schelp kan eigenlijk niet worden gesproken, aangezien het hier slechts een fossiel van een schelp betreft. De Cinulia is namelijk reeds vele miljoenen jaren uitgestorven. De fossiele overblijfselen zijn zo zeldzaam, dat slechts na zeer veel moeite één exemplaar kon worden verkregen, hetwelk straks de vitrine van het schip zal sieren.

In een zeer vlotte en charmante speech, die getuigde van een warm hart voor alles wat met de zeevaart verband houdt en in het bijzonder voor de zeevarenden zelf, bedankte mevr. Moolenburgh voor de geschenken, waardoor zij steeds aan „haar schip”, de „Cinulia”, zou worden herinnerd. Origineel was haar opmerking, dat een schip toch wel een bijzondere plaats moest innemen bij de mensen; immers schepen waren de enige zaken die gedoopt werden. Zij besloot met de wens dat haar peetdochter „Cinulia” steeds een gelukkig schip mocht zijn en men er steeds van zou mogen zeggen: „k Had niet anders verwacht; immers ze komt uit een goed nest!”



De erewacht van leerlingen van het Opleidingsschip „Nederlander”.

#### AFSCHEID J. PIKET VAN DE REDERIJ.



De zeevarenden die na 15 October jl. het kantoor te Rotterdam hebben bezocht, zullen aan de portiersbalie de welbekende figuur van de heer J. Piket gemist hebben, de man aan wie zij vóór het aanvaarden van een nieuwe reis plachten te zeggen: „Nou, portier, tot over twee jaar!”

Ons aller Piket heeft niet de dienst der Maatschappij verlaten; hij is, op zijn verzoek, overgeplaatst naar de afdeling NG van het Haagse kantoor.

Toen op de laatste dag van zijn dienst in de afdeling Rederij, even voor de lunchtijd, het voltallige personeel zich rond de portiersbalie — zijn domein — schaarde, was hij zeer verrast. Verrast was hij ook toen Kapt. Edens hem toesprak en met waardering de wijze memoreerde, waarop hij gedurende vele jaren zijn plichten als bode en als portier had opgevat. Spontaan had zich een „enveloppe” gevormd, die Kapt. Edens hem uit ons aller naam overhandigde, de wens uitsprekend dat het hem in de enkele jaren, die hem nog van zijn pensionnering scheidden, en ook daarna, goed moge gaan.

#### Vertroostinghe aen de RY-lieden by het vertreck van den heer Piket

*Wat fronsst ghy RIJ-liên van verdriet  
En kleurt uw wang met koorts'ge blos?  
Beny Piket Die Haghe niet,  
Die Haghe trock, ay, laet hem los!*



*Als ghy door stalen slang gelost,  
Van 't C.S. kwaemt toeghesneld,  
Stond hy ghetrouw reeds op syn post  
Als berder die syn schaepeckens telt.*

*Elck die zich meldde op kantoor  
Werd dra op syn ghemack gezet  
Bij d'amicale ontfangst door  
De chef-de-réception Piket.*

*Als een zich in syn ving'ren snêe  
Of hooftpyn 'n ander scheel deed sien,  
Kwam hy als aesculaep in spé  
Met pleyster, salf en asperien.*

*Hy was u aller toeverlaet  
Als stencillack of inckt uw kleet  
Besmeurde, en met raet en daet  
Stond hy meteen voor u gereed.*

*Was soms de Leidingh niet ter steê  
Door sieckte of vergbaederingh,  
Dan arbeidde Piket voor twee  
Waerby hem geen détail ontging.*

*„Ick Dien” was d'arbeidsleus die hy  
Met yver, liefd' en trouw betracht',  
En sy, als op de Redery,  
Syn gids in 't werck dat hem nu wacht.*

*'n Ander siet men nu geseten  
Als baliewachter, steeds paraet.  
Moog' het weldra van hem beeten:  
„'t Is of Piket er weer aen staet!”*

## Wiesje en de Hockeywedstrijd

Achter de gangmuren van het kantoor in het Groothandelsgebouw in Rotterdam zit Wiesje. Haar werk bestaat uit het typen van brieven en rapporten en nota's en gage-afrekeningen en . . . wat al niet. In haar vrije tijd sport Wiesje, bij voorkeur met een hockey-stick. Wiesje verslaat ook wedstrijden; eerlijk en onpartijdig; hieronder zo'n verslag.

Uw verslaggeefster ziet zich voor de zware taak gesteld een korte reportage te geven van de wedstrijd van ons eerste dameselftal op 17 October jl., waarin zijzelf een — zij het in alle bescheidenheid gezegd — niet onbelangrijk aandeel had aan het grandioze succes.

Op het aanvangsuur was — naar ik vernam — het voltallige elftal van de tegenpartij present, met reserves. Door een abuis mijnerzijds kwam ons elftal drie kwartier te laat.

Het veld was in slechte conditie, doordat ik vergeten had op te geven dat het die middag bespeeld moest worden, maar de tegenpartij nam het, na een heftige woordenwisseling, nogal sportief op.

Toen wij op het veld stonden — ikzelf kwam een uur te laat, doordat een vriendje dat mij op de bromfiets zou brengen, motorpech kreeg — bleken er geen sticks te zijn. Ik had vergeten dat ik die aan het dames-tweede had uitgeleend, dat in dezelfde tijd een wedstrijd speelde. Wij moesten daarom nog even 'n uurtje wachten. Dat kwam goed uit, want onze shirts waren nog niet terug uit de was, dus konden we die toen mooi even van de dames van het derde, die geen wedstrijd hadden, gaan lenen. Toen we twee uur na het officiële aanvangsuur weer op het veld terugkeerden, bleken de dames van het bezoekende elftal vertrokken. Ik had namelijk vergeten aan de leidster van dat elftal te zeggen, dat we weer zouden terugkomen; toen ze ons zagen vertrekken, waren zij de mening toegedaan dat wij niet wensten te spelen. Mijn vriendje is op zijn bromfiets hun bus achternagereden en wist de dames na een half uur te overreden terug te keren. Intussen hadden we ons verkleed. Het was toen echter al zo laat geworden dat we eerst met z'n zes-en-twintigen wat zijn gaan eten en drinken. Heel vrolijk keerden we op het door de maan beschenen veld terug. Onze aanvoerster was, tengevolge van een te sterke whisky afgeknapt, dus nam ik de taak van haar over en speelde zowel back als spil, een bovenmenselijke taak, die ik tot ieders bewondering vervullen zou, naar men mij verzekerde.

Op het moment dat we zouden beginnen, bleken er geen hockeyballen te zijn, deze zaten achter slot en grendel. M'n vriendje is toen even naar de baanwachter gewandeld —

z'n bromfiets had hij bij zijn achtervolging van de bus in de soep gereden — een kwestie van een kleine drie kwartier — om de sleutel te halen. De aanvoerster van de tegenpartij nam dat niet en heeft onze doelvrouw met een stick danig toegetakeld. Ik moest toen ook keepen. Ik weigerde dit, daar mij dit onmogelijk leek, maar na een kort handgemeen met onze linksback, kwam ik tot andere gedachten.

Toen m'n vriendje terugkwam, vertelde hij dat de baanwachter niet thuis was. Ik heb toen thuis een tennisbal gehaald; dat leek ons ook beter, want daar we de bal niet zouden kunnen zien — het was intussen gaan stortregenen en de maan was door zware wolken verduisterd — zou het aantal ongelukken met de hockeybal legio zijn.

Bij de „afslag” was deze bal meteen lek, er bleek namelijk een spijker aan het handvat van de stick van de aanvoerster te zitten die in de bal bleef steken. Door het duister zag zij niet dat zij de stick verkeerd om hield.

Ineens bedacht ik me dat ik vergeten had een scheidsrechter te waarschuwen. Die heb ik toen gauw even opgebeld, maar die was niet thuis. Om nieuw handgemeen te voorkomen, wierp ik mij toen ook maar als scheidsrechtster op. M'n vriendje haalde even een fluit bij een vriendje van hem die bij voetbalwedstrijden scheidsrechtter. Na een half uur was hij weer terug.

Het veld was intussen een groot zwembassin geworden en wij stelden voor thuis badpakken te gaan halen. De tegenpartij ging, na een kort maar hevig gevecht, hiermede accoord. Nu hadden we echter enige uitvalsters gekregen: Annie, Corrie, Jansje, Annemarie en Jopie; ik liep een beetje mank, maar daar zei ik maar niets van.

Toen we weer terugkwamen, lagen onze tegenspelsters tegen de muur van ons clubhuis te slapen; na enig heftig over en weer gepraat hebben we de wedstrijd toen maar gewonnen gegeven en stelden de score op 2-1 in hun voordeel.

De aanvoerster ging daar niet mee accoord; toen vielen van ons uit: Mies, Gerrie, Catherien en Puck; mijn tweede been werd ook mank getrapt, maar ik zei maar weer niks. We zijn toen met z'n allen, via het ziekenhuis, waar enkelen verbonden werden, naar de stad gegaan, waar we in een cafetaria wat gegeten hebben. Daarna gingen we naar huis, maar vergaten niet onze tegenpartij een hartelijk tot weerziens toe te roepen.

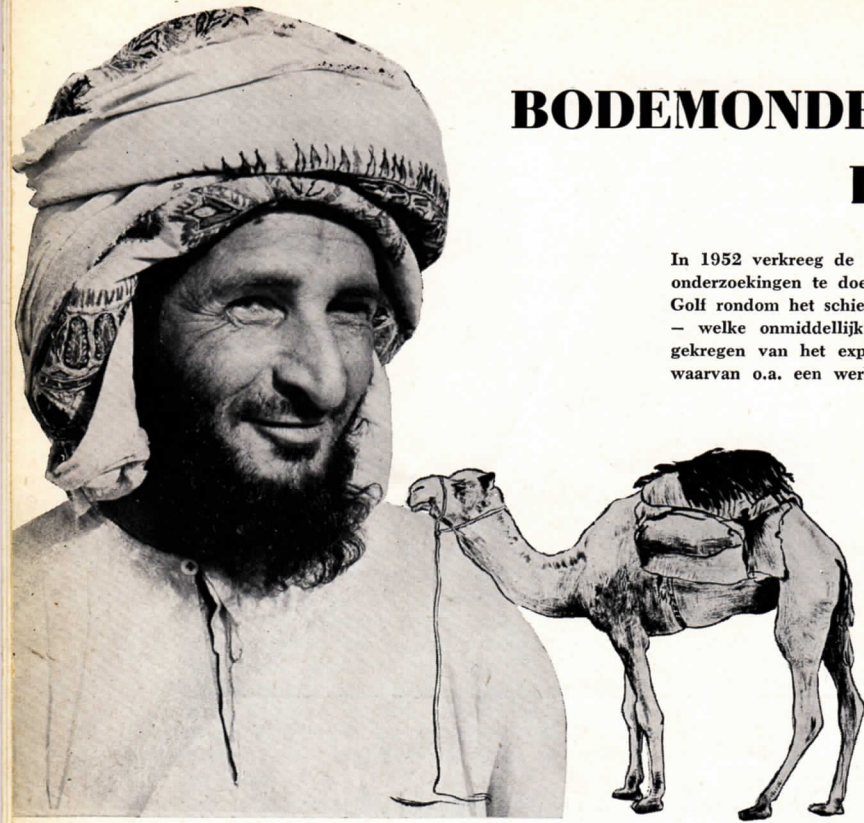
Al met al een prachtige dag die in onze annalen geboekstaafd zal blijven als „de wedstrijd van Wiesje”. Ik bloos van trots als ik er aan denk hoe mijn kindertjes en kleinkindertjes mij later zullen bewonderen als zij dit verslagje lezen!

Uw WIESJE.



# BODEMONDERZOEK IN DE PERZISCHE GOLF

In 1952 verkreeg de Koninklijke/Shell Groep van de Sheik van Qatar een concessie om onderzoeken te doen naar het voorkomen van aardolie in de bodem van de Perzische Golf rondom het schiereiland Qatar buiten de territoriale wateren. Bij deze onderzoeken – welke onmiddellijk ter hand werden genomen – heeft men verleden jaar de steun gekregen van het exploratie-moederschip de „SHELL QUEST”. Dit schip – aan boord waarvan o.a. een werkplaats, een zoetwaterwinnings-installatie en recreatie-mogelijkheden zijn – bewijst uitstekende diensten. De fotoserie werd gedeeltelijk gemaakt in het Sheikdom Qatar, een dorre woestijn van ongeveer 175 kilometer lengte en 75 km breedte. Het aantal inwoners bedraagt 25.000. Nabij de hoofdstad Doha – welke aan de Oostkust ligt – werd de basis der exploratie-werkzaamheden opgericht.

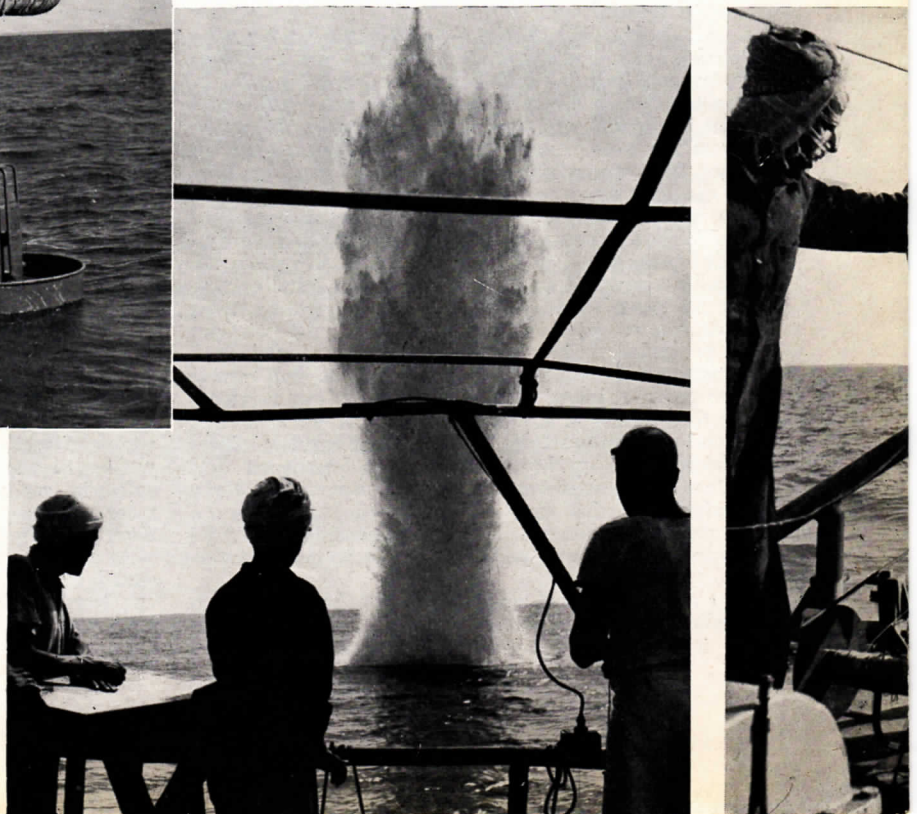


Het moederschip de „SHELL QUEST”, met langszij twee se  
werkzaamheden worden gebruikt.



De gravimeter wordt neergelaten.

De explosie van de voor het seismisch onderzoek  
gebruikte lading dynamiet werpt een imposante  
waterzuil op.







Gravimetrisch onderzoek vindt eveneens op het land plaats; de resultaten hiervan sluiten aan op die in de Perzische Golf verkregen.



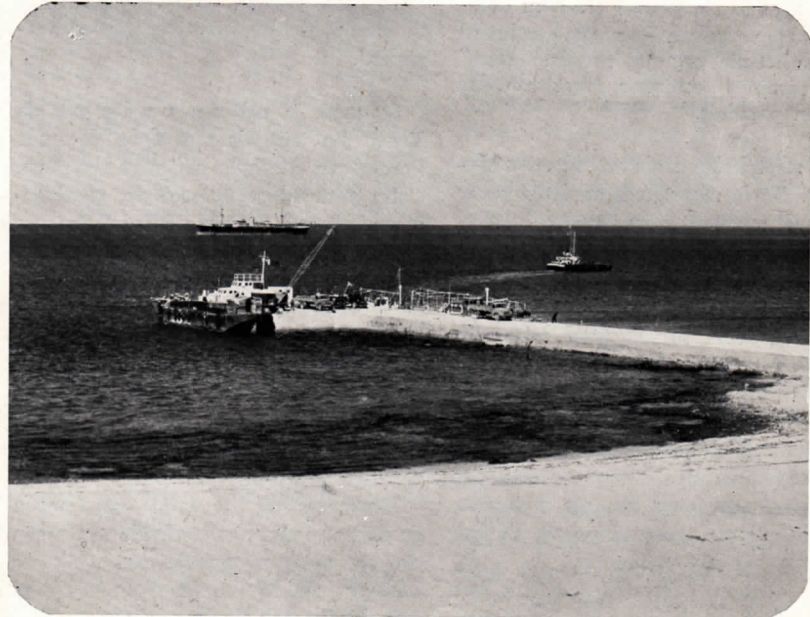
...open welke voor exploratie-



Seismisch onderzoek. Een seismometer wordt te water gelaten.



Een schilderachtig straatje in Doha, de hoofdstad van Qatar.

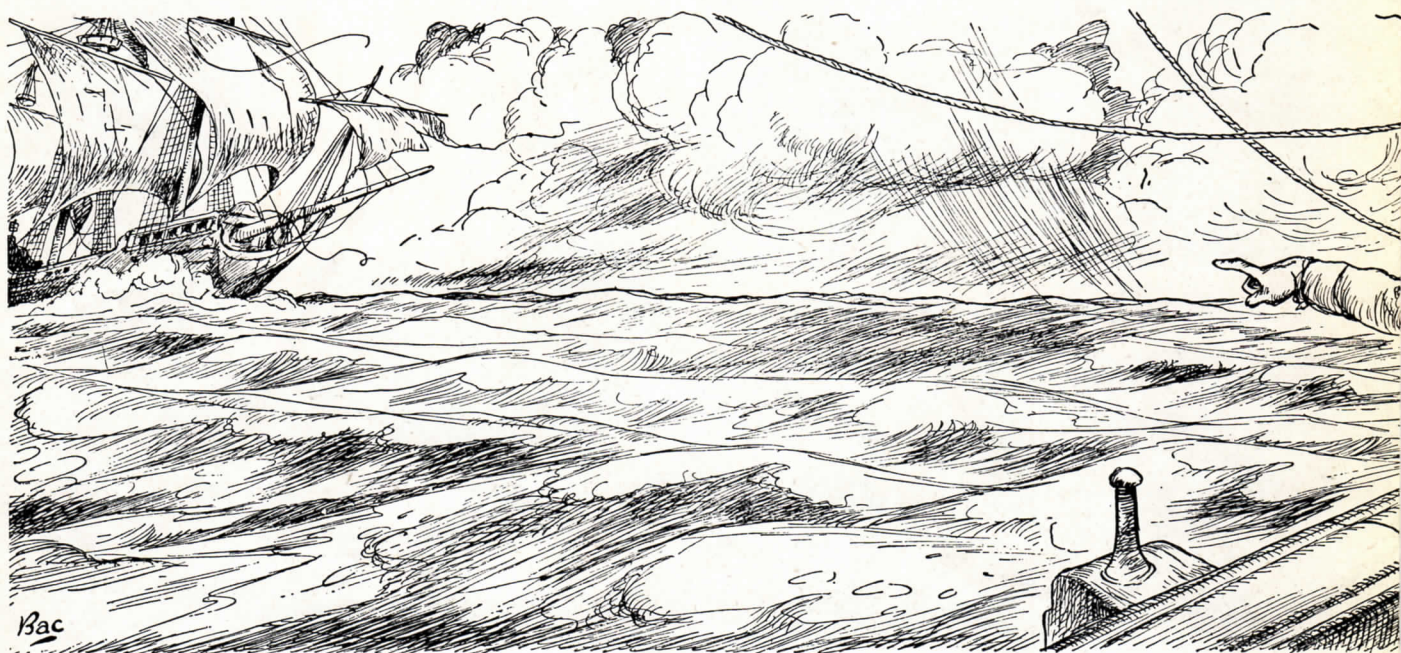


Deze voor de exploratie-werkzaamheden gebouwde steiger is volgens oud-Arabisch systeem gemaakt van platte stukken koraal, tot muren opgestapeld. Tussen deze muren wordt zand en koraal gestort.

De bemanning verschalkt menig visje.



# Het Spookschip De Vliegende



Op de rede van Terneuzen wordt op Goede Vrijdag een schip zeilklaar gemaakt. Aan de wal staan familieleden van de opvarenden; kerkgangers, in hun deftige zwartlakense kledij, waarbij de witte kanten kragen fel afsteken, blijven even staan kijken en lopen dan hoofdschuddend weer door.

Er steekt een kleine barkas van wal; achterin zit de schipper van de Oostinjevaarder die daarginds ligt, een rijzige veertiger, wiens haar en korte snor even zwart zijn als de poedel die hem onafscheidelijk vergezelt. De maats aan boord hebben het niet erg op „'t zwarte kreng” en evenmin is schipper Joost van der Decken populair.

Hij staat bekend als wreed en eigenzinnig. Toch monsteren er altijd weer veel matrozen bij hem, omdat hij uitzonderlijk hoge gages betaalt. Want zijn schip is het snelste van de Oostinjevloot; de Hoogmogende Heren Zeventien betalen Van der Decken goed voor zijn snelle reizen naar de Oost en terug.

Daar worden de zeilen gehesen; 't lijkt wel, of het slanke schip tweemaal zoveel zeil voert als de andere schepen, die ook meestal kleiner zijn. Het is te zien, dat een geofende hand het uit de haven stuurt; in korte tijd kunnen zij die het nastaren, het niet meer zien.

Die uitvaart blijkt later echter het enige voorspoedige van deze reis te zijn. Tegenslag volgt op tegenslag. 't Begon

al met mist in het Kanaal, waardoor slechts heel langzaam gezeild kon worden en zo ging het door, al die weken, al die maanden lang.

Drie weken nadat de Azoren waren gepasseerd, brak de gevreesde scheurbuik uit en voordat men aan de Goudkust verse victualiën had kunnen inslaan, waren vijf van de maats bezweken.

Aan het eind van de herfst nadert Van der Decken's schip Afrika's Zuidkust. In bar slecht weer zeilt men moeizaam naar het punt waar van een Zuidelijke koers in een Oostelijke dient te worden veranderd.

Stormen, ja orkanen woeden om de Kaap, die juist daarom door de oude Portugezen, die haar het eerst bereikten, Cabo Tormentoso, Stormkaap, werd genoemd. Later veranderde de Spaanse koning die naam in „Kaap de Goede Hoop”, omdat men, toen zij bereikt was, goede hoop had ook de verdere zee weg naar Indië te vinden.

Steeds heviger wordt de storm en zelfs laverende kan men de Kaap niet ronden. Inktzwarte luchten komen voorspellen, dat het er vooreerst niet beter op zal worden; de avond valt.

Doodmoe van het gesjor aan touwen en zeilen, onder aanhoudende stortzeeën en stormvlagen, smeekt het volk de schipper, zeil te minderen en te keren. Van der Decken denkt er niet aan: „Zet alle zeilen bij, we zullen er door!”

Het is onmogelijk, dat kan een kind zien. De schipper is verblind en halsstarrig. Het scheepsvolk gaat morren, komt op de grens van muiterij. Onder aanvoering van de stuurman gaan de maats nogmaals naar de schipper: „Schipper, dit is geen eerlijk zeemanswerk. Dit is geen Christenwerk. God wil, dat wij terugkeren”.

Van der Decken ontsteekt in laaiende toorn. Hij grijpt de stuurman beet en, voordat iemand weet wat er gebeurt, heeft hij hem over de verschansing gesmeten. Boven het geweld van wind en golven uit klinkt zijn stem: „Zo zal het ieder vergaan die zich tegen mijn wil verzet”.

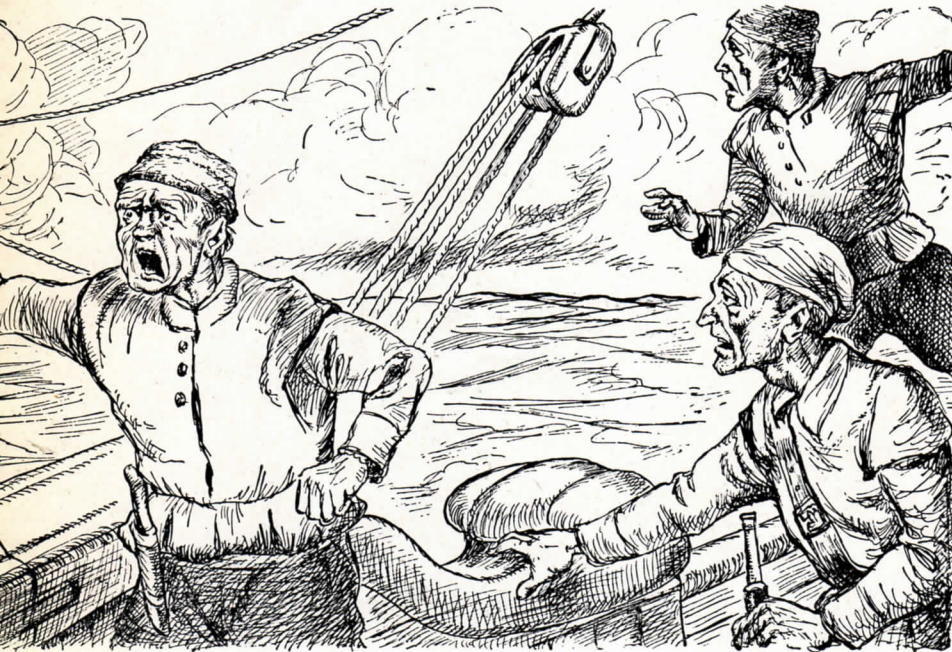
Maar plots staan allen verstart: Het zwerf breekt op één plaats en daar verschijnt een lichtend sterrenkruis. Enkelen zinken op de knieën.

Schipper Van der Decken is echter door het dolle heen, hij trekt zijn pistool en wil op het Kruis schieten... Zijn rechterhand valt verlamd neer en met één slag valt het pistool op het dek. Dan roept hij stampvoetend, terwijl zijn linkerhand de roepen gegrepen heeft: „Wij reyen geen zeil, wij keren niet, al zou ik hier moeten varen tot de jongste dag!”

Blauwwit worden schip en opvarenden verlicht door het hemelvuur en als de ontstellend snel volgende krakende donderslag is verstorven, klinkt een donderende stem: „Joost van der Decken, zo zult gij!”



# Hollander



Sinds die vreselijke nacht vaart de „Vliegende Hollander” zonder rustpoos tussen Terneuzen en de Kaap en steeds moet hij terug om het opnieuw te proberen.

## Heeft Van der Decken inderdaad geleefd?

Is het verhaal van de Vliegende Hollander slechts een legende, of berust het op historische feiten?

Natuurlijk is niet alles wat vermeld wordt, inderdaad gebeurd. De strekking is duidelijk; al bevaart men ook alle werelddelen, al lijkt alles voor menselijke wil en menselijke energie te buigen, toch mag de mens niet vergeten, dat hij steeds in Gods hand is. Zoals de oude zeelieden het zo treffend zeiden: „Naast God schipper op zijn schip”.

In vele oude scheepsjournalen wordt van een ontmoeting met de Vliegende Hollander gerept. En altijd volgt dan schipbreuk of de dood van een of meer schepelingen die het spookschip aanschouwden hadden.

In de literatuur van vrijwel alle landen komt na 1800 het verhaal van het Spookschip voor, zij het dan in uiteenlopende vormen. Er zijn echter gegevens die er op wijzen, dat de oorspronkelijke vertelling veel ouder is. Zij werd door zeelieden van vader op zoon verteld.

In de Gouden Eeuw hebben in de Nederlanden verschillende zeelieden ge-

leefd die veel overeenkomst vertoonden met de legendarische Van der Decken. Bekend is bijvoorbeeld het verhaal van de Hollandse schipper Van Straaten, die, ondanks alle onheilvoorspellingen, op Goede Vrijdag naar Indië uitvoer. Toen men hem zeide, dat het ongeluk zou brengen, moet hij geantwoord hebben: „Aan boord ben ik God: Ik beslis wanneer wordt uitgevaren”. Nooit is meer iets van schip of schepelingen vernomen...

Een nog typischer Van der Decken-figuur dan Van Straaten was de Friese schipper Berend of Barend Focke. In de kronieken van de Verenigde Oostindische Compagnie staat opgetekend, dat hij in 1678 met zijn adviesjacht de „Snobber” voor de Hoogmogende Heren der V.O.C. een reis maakte „naer de Indiën” in de voor die dagen verbijsterend korte tijd van 5 maanden en 18 dagen. De terugreis ging nog vlugger: in 90 dagen. Als men weet, dat de normale reisduur van een Oostinjevaarder toen 7 à 9 maanden bedroeg (dat hing er van af, of men onderweg met labberkoeltes te kampen kreeg), dan kan men zich indenken welk een opschudding deze snelle reis teweeg bracht. Voor deze reis beurde hij een bedrag van totaal 8000 gulden, voor die tijd een fortuin.

Uit het feit, dat Focke als onafscheidelijke metgezel steeds een zwarte poedel op zijn reizen meenam, maakte men

„Wie heeft er nooit dat schip gezien  
Met zeuven zwarte masten?  
Zwart zijn de zeilen; zwart is het want;  
Aan boord staan vreemde gasten!  
Hi-bo! Hi-bo! Hi-bo-bo.....!  
Een duivel zit op het galjoen;  
De dood staat aan het roer;  
In de kombuis blaast in het vuur  
Een zwarte duivelsmoer!  
Hi-bo! Hi-bo! Hi-bo-bo.....!”

(17de eeuws zeemansliedje).

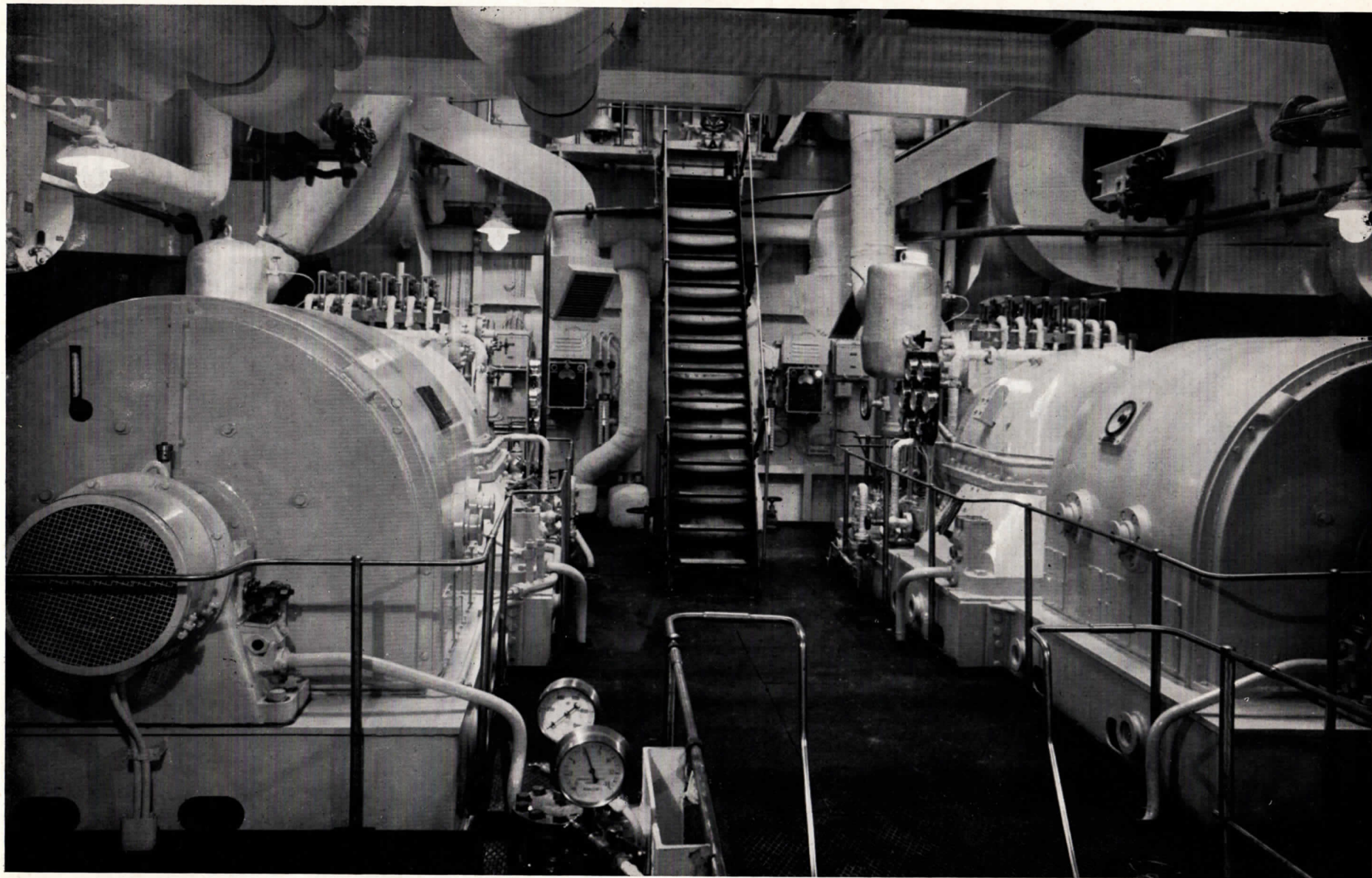
op, dat hij een verbond met de duivel had gesloten. De zwarte poedel is immers door alle eeuwen heen als verpersoonlijking van de satan aangezien.

De matrozen en de schipper spraken dit niet tegen, want het maakte het hun gemakkelijker het geheim van het schip te bewaren: Focke had zijn ra's verlengd met ijzeren stangen, waardoor hij veel meer zeil kon voeren dan andere schepen. De tussen 1840 en 1850 in gebruik gekomen klipperschepen pasten dit eveneens toe.

Zo valt dus geen zeker antwoord te geven op de vraag, of Joost van der Decken inderdaad heeft geleefd en of hem bij de Stormkaap de vreselijke vloek van het Opperwezen trof. Het verhaal bleef echter bestaan als een legende. De naam „Vliegende Hollander” had reeds in de achttiende eeuw zijn relatie met het spookschip goeddeels verloren; hij werd gegeven aan de snelle schepen die de Nederlandse driekleur rond de wereld voerden, en in onze tijd aan de K.L.M.-vliegtuigen, die er een zinnebeeld van Hollandse degelijkheid en betrouwbaarheid van maakten.

Voor het verhaal en de daarin verwerkte gegevens zijn wij dank verschuldigd aan „t Oranjeboomblad” van de N.V. Brouwertij d'Oranjeboom en aan de Persdienst van de K.L.M.





De beide turbo-generatoren van het t.e.s. „KORATIA”, elk met een vermogen van 3200 kW. De „KORATIA” is tot dusverre het enige onder Nederlandse vlag varende tankschip van de Groep waarvan de schroef wordt aangedreven door electromotoren, die op hun beurt worden aangedreven door de stroom geleverd door bovengenoemde generatoren. Het tweede turbo-electrische schip onder Nederlandse vlag zal de „KORENIA” zijn, die 18 December a.s. bij Wilton-Fijenoord te water zal worden gelaten.



## Personalia

### Gehuwd:

- 26-10-1954: H. Stobbe, 5e wtk. en Mej. T. Holtz;  
13-11-1954: F. de Bouvé, 4e wtk. en Mej. T. Verver;  
16-11-1954: W. P. Dingemans, 3e stm. en Mej. A. F. van Bedaf;  
19-11-1954: C. Voest, 5e wtk. en Mej. L. Schreuder;  
29-11-1954: A. Post, 3e stm. en Mej. R. Siccama.

### Geboren:

- 24-9-1954: Paula Yolanda, dochter van J. W. Appelman, 4e wtk. en Mevr. N. Appelman-Fransen;  
11-10-1954: Anna, dochter van H. Evenhuis, 3e stm. en Mevr. L. C. Evenhuis-Poel;  
18-10-1954: Willem, zoon van J. Smit Jr., 2e wtk. en Mevr. A. Smit-Schoorl;  
21-10-1954: Johanna Jacomina, dochter van J. M. Tazelaar, Hfdwtk. en Mevr. T. Tazelaar-Cornelisse.

### Wij feliciteren . . .

- C. Ansingh, 1e stm., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 4-11-1954;  
J. C. v. d. Bijl, Hfdwtk., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 5-11-1954;  
J. M. Tazelaar, Hfdwtk., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 13-11-1954;  
H. Visser, Hfdwtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 23-11-1954;  
D. Bosman, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 10-11-1954;  
A. J. v. d. Broek, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 21-11-1954;  
S. v. d. Ende, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 23-11-1954;  
W. A. Krever, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 10-11-1954;  
H. M. v. d. Steen, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 23-11-1954;  
G. J. Weidema, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 10-11-1954;  
K. Toereppel, 3e wtk., met zijn 15-jarig dienstjubiläum op 9-11-1954.

## Vlootmutaties

Gedurende de maand October 1954.

N.V. PETROLEUM MAATSCHAPPIJ  
„LA CORONA“.

### In Nederland gearriveerd:

Gezaggv.: J. A. W. Bunders, J. W. G. v. d. Horst, J. Kwaadgras, L. Muyskens, C. A. B. v. Santvoord; 1e stl.: C. Cupido, R. India, K. J. v. Noortwijk, J. de Nijs, H. J. Roncken, E. J. Stapper, J. Visser Sr.; 2e stl.: W. A. Kleine, H. den Ouden, J. R. Ketel; 3e stl.: D. de Boer, F. J. de Jong, J. P. Jongbloed, J. Piest, A. Post, B. Schaaf, R. Speyer, D. Wessel, C. E. v. 't Woudt; Hfdwtk.: J. C. v. d. Bijl, P. J. B. de Doelder, J. A. Goedhart, A. C. Robben, J. Volpp; 2e wtk.: A. Bollen, D. P. de Ridder, F. Scherstra; 3e wtk.: H. J. C. Buker, F. H. Nijenhuis, A. R. Zandstra; 4e wtk.: G. J. v. Ringelstijn; 5e wtk.: H. W. Bosman, D. v. Eysbergen, F. W. Gakes, W. P. C. v. d. Jeugd, C. de Jong, M. C. Laban, M. Leys, L. Steeg, H. Stobbe, D. Tolsma, C. Voest, H. M. Wildschut, J. v. Zeumeren.

### Tewerkstellingen:

s.t.s. „Capsa“ (voor training): 3e wtk.: W. F. V. den Houter,  
s.t.s. „Capulus“ (voor training): Hfdwtk.: P. Vis van Heemst.  
m.s. „Cistula“: 2e wtk.: L. J. Marico; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): A. v. Emmerik; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. v. Zuylen.  
m.s. „Corilla“: 3e stm. (als wnd. 2e stm.): J. L. J. Kiebert; 5e wtk.: L. P. J. Koster; ll.wtk.: H. C. de Bruijn, R. N. Groen.  
m.s. „Coryda“: 1e stm.: C. J. Wennink; 2e wtk. (als wnd. Hfdwtk.): J. v. d. Hoek; 3e wtk.: J. aan de Wiel; 5e wtk.: D. H. Knol; ll.wtk.: J. H. G. Grummels.  
m.s. „Ena“: Gezaggv.: W. C. v. d. Wagt; 1e stm.: D. J. E. Boonstra; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): A. v. d. Burg; 3e stm.: H. Jansen; 5e wtk.: W. B. v. Stappen.  
s.s. „Gaza“: Gezaggv.: F. F. Sundquest; 1e stm.: C. Ansingh; 2e stm.: F. ten Brug; 4e stm. (als wnd. 3e stm.): W. Scheurkogel; 4e stm.: Th. E. de Wit; 2e wtk.: H. A. v. Kruijningen;

4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): P. J. Jongens; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): D. de Baat; 5e wtk.: G. J. v. Hulst, W. C. Planken, R. Praasterink; ll.wtk.: M. v. Leeuwen, W. Linse. s.s. „Glebula“: Hfdwtk.: A. de Groot.

m.s. „Kais“: 2e stm. (als comm. off.): A. G. v. Gent; 3e stm.: J. E. W. Smith; 4e stm.: R. H. Bausch; 2e wtk.: D. G. Pieters; 5e wtk.: J. v. Duuren, D. Pleyzier.

s.t.s. „Krebsia“: 3e wtk.: T. Schepenaar.

m.s. „Mirza“: 1e stm.: E. v. Rossen.

m.s. „Mitra“: 5e wtk.: J. Krikke; ll.wtk.: C. W. J. Bouwmans.

m.s. „Murena“: 2e stm.: W. J. v. Leeuwen; 3e wtk.: J. v. d. Meyde.

m.s. „Ondina“: 2e wtk.: J. T. Renes.

m.s. „Ovula“: Gezaggv.: R. J. Datema; 2e wtk. (als wnd. Hfdwtk.): R. Schoonbeek.

### Naar de Oost vertrokken:

Gezaggv.: A. de Boer („Macuba“), G. J. Spaan („Erinna“); 1e stl.: J. W. Jansen („Macuba“), J. L. Leyerweert („Rotula“), R. Roos („Perna“), J. Vonk („Cleodora“); 3e stl.: J. W. Bakker („Aletta“), M. G. C. Geerarts („Rita“); 4e stl.: P. J. Bakker („Katelaysia“), B. A. Buisman („Malvina“), A. J. Schumm („Liseta“), J. B. West („Rafaëla“), J. v. d. Zouwen („Taria“); Hfdwtk.: J. Heinsius („Gadila“); 5e wtk.: H. A. Kerkhof („Tibia“), A. Maasland („Saidja“), J. G. Ravensburg („Macuba“), P. Stachelhausen („Malea“).

### Naar de West vertrokken:

Gezaggv.: A. Langendoen; 4e wtk.: G. Boeyink.

### Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stl.: W. F. de Boer, A. G. v. Gent, dipl. 1e stm. G.H.V.; 3e stl.: A. v. d. Burg, E. P. Sint Jago, dipl. 2e stm. G.H.V.; 3e stm.: S. J. v. Hezel, pr. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V.; Hfdwtk.: J. Hagestejn, theor. ged. v. h. dipl. „C“ als scheepswtk.; 2e wtk.: D. Muyskens,

J. de Vries, theor. ged. v. h. dipl. „C“ als scheepswtk.; 3e wtk.: J. v. d. Meyde, dipl. „B“ als scheepswtk.; 4e wtk.: A. v. Emmerik, dipl. „B“ als scheepswtk.; 5e wtk.: A. W. Brakel, J. v. Duuren, J. A. Klem, D. H. Knol, J. v. d. Stel, dipl. „A“ als scheepswtk.; ll.wtk.: J. v. d. Werff, dipl. als Ass. scheepswtk.; ll.wtk.: P. C. Carelse, Voorl. Dipl. als scheepswtk.

### Nieuw aangenomen employé's:

4e stl.: P. Adema, P. J. Bakker, R. H. Bausch, B. A. Buisman, F. H. E. Edens, P. R. v. Kranen, A. J. Schumm, J. B. West, A. E. Westerhout, J. v. d. Zouwen; 5e wtk.: L. P. J. Koster, J. G. Ravensburg; ll.wtk.: C. W. J. Bouwmans, J. H. G. Grummels.

### De dienst der Maatschappij verlaten:

2e stm.: K. v. d. Berg; 2e wtk.: J. A. Jacobs; 3e wtk.: A. R. Zandstra; 5e wtk.: H. v. Aelst, G. S. Brouwer, C. L. v. Duuren, S. R. Elema, J. v. Zeumeren.

### SHELL TANKERS (EASTERN LTD.).

### In Nederland gearriveerd:

Ass. Supt. Eng.: A. Storm.

### N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

### In Nederland gearriveerd:

Walempl.: J. Grasman, P. Pons.

### Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: C. A. Kraayeveld.

### Met pensioen:

Walempl.: P. Pons.

### COMPANÍA SHELL DE VENEZUELA.

### In Nederland gearriveerd:

Hfdwtk.: A. Vreeken; 2e wtk.: J. H. Slaats.

## SHELL-WAARHEID.

De reden waarom de gulden thans niet zoveel doet voor de mensen als vroeger is, dat de mensen thans niet zoveel doen voor een gulden als vroeger.

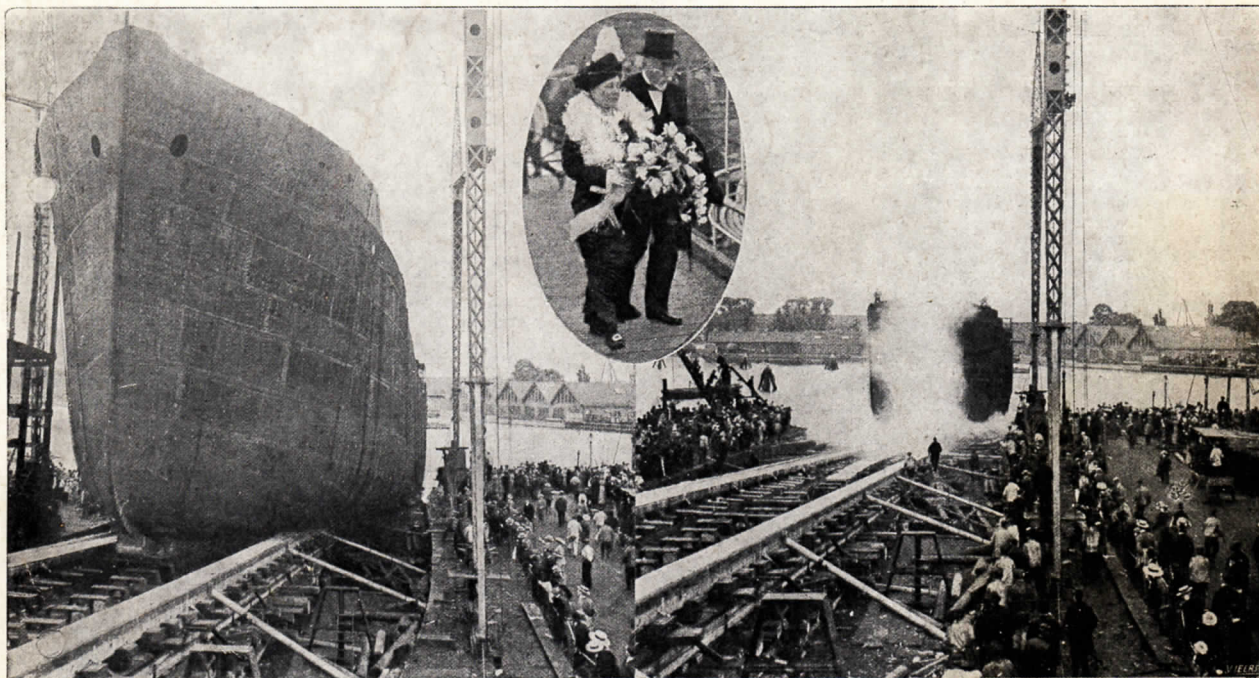


„Al willen jullie vlug promotie maken . . . dat is nog geen reden om maar meteen zeildoek en roosterbaren klaar te leggen als ik 's 'n keer van de trap val . . . !“



# Uit de oude doos

Tewaterlating van het stalen motor-tankschip „Artemis” op 22 Juli 1913



Uit ons archief hebben wij bovenstaande, natuurlijk ietwat vergeelde, foto kunnen opdiepen.

De helling waar de „Artemis” van af glijdt, is die van de Marinewerf te Amsterdam, die het schip bouwde in opdracht van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij voor rekening van de Anglo-Saxon Petroleum Company te Londen.

De doopplechtigheid werd verricht door Mevrouw Deterding, in aanwezigheid van Minister Colijn, de Vice-admiraal Tydeman en verscheidene leidende figuren uit de scheepsbouw- en scheepvaartkringen, o.a. de heer D. Goedkoop, de grootvader van de tegenwoordige directeur van de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw-Maatschappij te Amsterdam, de heer P. Goedkoop.

Tijdens de lunch die na de geslaagde tewaterlating plaats vond, werd er door de heer H. W. A. Deterding, de Directeur-Generaal van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Oliebronnen in Nederlandsch-Indië (die thans Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij heet), op gewezen, dat het de eerste keer in de hele wereld was dat een koopvaardijship op een oorlogswerf was gebouwd. Dit was inderdaad een unicum; uit de anna-

len is gebleken, dat de Marinewerf de bouwopdracht had aanvaard om haar werklieden, die anders zonder werk zouden komen te zitten, in dienst te kunnen houden.

*Links:* Men ziet het schip in het water glijden. De archiefstukken spreken van „het reusachtige schip”. Hieruit blijkt weer hoe betrekkelijk alles is; de „Artemis” had een bruto tonnage van 3809 ton en een S.D.W. van 5075 ton. Men lette op de duidelijk zichtbare klinknagels.

In het *ovaal* ziet men Mevrouw Deterding, geëscorteerd door de heer Goedkoop.

*Rechts:* De „Artemis” kreeg contact met haar element. Door de wrijving ontstond een zo sterke rookvorming, dat de voorsteven er achter verdween.

Uit de andere foto, die wij hieronder publiceren, blijkt dat het in 1913 — en waarschijnlijk nog vele jaren daarna — gebruikelijk was om de kopstukken van zo'n plechtigheid voor de lens te laten poseren. In het midden zien wij hier Mevr. Deterding; daarnaast Minister Colijn; en uiterst links, zittend: Vice-Admiraal Tydeman, commandant van de Marinewerf.



De „Artemis” is tot 1938 eigendom geweest van „La Corona”; in dat jaar werd ze overgedragen aan The Anglo-Saxon, die haar herdoopte tot „Felania”. De „Felania” werd, na practisch veertig jaren trouwe dienst, in Mei 1953 voor de sloop verkocht.